VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **KOMISJI INFRASTRUKTURY (NR 170)**
- **KOMISJI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO I POLITYKI REGIONALNEJ (NR 162)**

z dnia 24 lipca 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 170)

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 162)

24 lipca 2013 r.

Komisje: Infrastruktury oraz Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradujące pod przewodnictwem posła **Waldy Dzikowskiego (PO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, rozpatrzyły:

– sprawozdania podkomisji nadzwyczajnej o poselskich projektach ustaw: o zmianie ustawy o drogach publicznych (druki nr 1031 i 1032) i ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (druk nr 1033).

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Sławomir Jakubczak, Jakub Krowiranda, Jolanta Misiak, Dariusz Myrcha** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Jarosław Lichocki, Wojciech Paluch** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Dzień dobry, witam. Witam serdecznie panie i panów posłów, witam pana ministra Tadeusza, przepraszam, Zbigniewa Rynasiewicza, byłego naszego sympatycznego przewodniczącego. Proszę państwa, znają państwo porządek obrad. Jednak wpłynął także wniosek Klubu Ruchu Palikota i brzmi następująco: „W związku z rezygnacją pana posła Dariusza Dziadzi z członkostwa w Klubie Poselskim Ruch Palikota wnioskujemy o zwołanie wspólnego posiedzenia Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej oraz Komisji Infrastruktury. Celem posiedzenia byłoby uzupełnienie składu osobowego podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia poselskiego projektu ustawy o rodzinnych ogródkach działkowych o przedstawiciela Klubu Poselskiego Ruch Palikota”. Przegłosujemy ten wniosek o rozszerzenie porządku obrad, ale chciałem państwa poinformować, że zostało tylko, tak naprawdę, jedno posiedzenie podkomisji do zakończenia prac.

Głos z sali:

Dwa.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Dwa, tak? Ale praktycznie jedno. W związku z tym dosyć zawiłą procedurą byłoby – nie wiem – kogoś dokooptować, coś zmieniać. Ale państwa wola, ten wniosek przegłosujemy.

Proszę państwa, kto jest za rozszerzeniem porządku obrad o wniosek Klubu Poselskiego Ruch Palikota? Dziękuję. Kto jest przeciw? Dziękuję. Kto się wstrzymał? Dziękuję. Proszę o podanie wyniku.

Sekretarz Komisji Dariusz Myrcha:

Za 2 głosy, przeciw 24 głosy, 3 wstrzymujące się.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Informuję wspólnie obradujące Komisje, że pozostajemy przy pierwotnym porządku obrad i nie jest on rozszerzony. Przystępujemy do prac nad porządkiem obrad, czyli

sprawozdaniem podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia poselskich projektach ustaw: o zmianie ustawy o drogach publicznych, druki nr 1031 i 1032, i ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, druk nr 1033.

Drodzy państwo, procedowanie nasze byłoby takie, że będzie krótkie sprawozdanie przewodniczącego podkomisji, następnie przystąpimy do procedowania nad poszczególnymi artykułami oraz zmianami i będę pytał o opinię rządu oraz pań i panów posłów. Jeżeli nie będzie uwag, będę uznawał, że przyjęliśmy dany artykuł, daną zmianę ustawy. Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Marek Łapiński (PO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, mam przyjemność zaprezentować sprawozdanie z prac podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia trzech poselskich projektów ustaw, zawartych w drukach nr 1031, 1032, 1033. Ich celem, mówiąc skrótowo, jest zmiana ustawy o drogach publicznych.

Podkomisja spotkała się w lutym, w marcu, w maju dwukrotnie, w czerwcu na kilku posiedzeniach. Przyjęła projekt sprawozdania. Projekt sprawozdania i zawarty w nim projekt ustawy w intencji członków podkomisji miał rozwiązać dwa problemy. Po pierwsze, usankcjonować stan, który będzie w przyszłości a jednocześnie rozwiązać już zaistniałą praktykę realizacyjną dotychczasowego brzmienia ust. 5 w art. 10 ustawy o drogach publicznych. Dlatego projekt ustawy zawarty w sprawozdaniu jest nieco szerszy od przedłożeń poselskich, ponieważ przedłożenie z druku nr 1031 odnosiło się tylko do sytuacji na przyszłość, związanej z wybudowaniem nowej drogi krajowej, przedłożenie z druku nr 1032 odnosiło się do uchylenia ust. 5 w art. 10, przedłożenie z druku poselskiego nr 1033 było ostatecznie projektem wiodącym w naszej podkomisji. To rozstrzygnięcie proponowane przez posłów wnioskodawców odnosiło się do sytuacji związanej z wybudowaniem nowej drogi krajowej i przekazaniem dawnej drogi krajowej województwu, w przypadku wybudowania nowej drogi powiatowej przekazywania starej drogi powiatowej powiatowi i w sytuacji wybudowania nowego odcinka drogi gminnej przekazywania odpowiednio starego odcinka drogi gminie.

Ostateczne rozstrzygnięcie, które przedkładamy Wysokiej Komisji, odnosi się zarówno do sytuacji związanej z wybudowaniem nowej drogi krajowej, jak i z faktem przejmowania w trybie ust. 5 w art. 10 dróg krajowych przez gminy. Mówiąc bardzo wprost, w momencie wybudowania nowej drogi ekspresowej w myśl dotychczas obowiązujących przepisów, to gmina była tym organem, tą jednostką samorządu terytorialnego, której były przekazywane stare drogi krajowe, co za tym idzie, koszty związane z utrzymaniem takiej drogi, często przekraczające możliwości finansowe gminy. Spotykało się to z uzasadnionym protestem tych jednostek samorządu terytorialnego. Dlatego propozycja zmiany ust. 5, który w przedłożeniu ze sprawozdania otrzymuje brzmienie, iż dotychczasowy „Odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony jest do kategorii drogi wojewódzkiej". Czyli w tym przypadku beneficjentem tego dobra związanego ze starą drogą krajową będzie marszałek województwa.

Jednakże posłowie podkomisji uznali, iż sytuacja ta może uruchomić pewien proces zamiany innych dróg, którymi zarządza w tym przypadku marszałek, więc dodano przepis ust. 5a, że „Sejmik województwa może, w drodze uchwały, pozbawić kategorii drogi wojewódzkiej odcinek drogi wojewódzkiej o proporcjonalnej długości do odcinka drogi krajowej, o którym mowa w ust. 5", czyli ten, który został przejęty, „Ten odcinek drogi wojewódzkiej zostaje zaliczony do kategorii drogi powiatowej". Oczywiście zarząd województwa informuje zarząd powiatu o zamiarze podjęcia takiej uchwały, w terminie co najmniej 30 dni, natomiast samo przekazanie drogi wojewódzkiej powiatowi następuje z mocy prawa. Podobnie, jak w przypadku już funkcjonujących przepisów, czyli droga krajowa – gminie, a w przedłożeniu poselskim, droga krajowa – województwu, przyznajemy prawo radzie powiatu i radzie gminy do zniesienia zarządu nad drogami powiatowymi, przekazania gminie, jeśli przejęto drogę powiatową. Natomiast, jeśli chodzi o sytu-

acje, które już zaistniały… Przepraszam, panie przewodniczący, nie mogę kontynuować, pani poseł przerywa mi tok myślenia i tok wypowiedzi…

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Dobrze, bardzo proszę o chwilę refleksji, spokoju. Za chwilę sam będę państwa namawiał, żeby państwo zabierali głos, w związku z tym proszę zaczekać na ten moment. Dobrze? Dziękuję bardzo.

Poseł Marek Łapiński (PO):

Mówię, precyzyjnie, o art. 2. Odnosi się do sytuacji, które już zaistniały. Staraliśmy się zredagować ten przepis tak, by nie był obarczony zarzutem retroaktywności. Dlatego rozwiązanie, które przyjęliśmy mówi o tym, że: „Rada gminy, w terminie 90 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, może, w drodze uchwały, pozbawić kategorii drogi gminnej odcinek drogi, który został zaliczony do kategorii drogi gminnej na podstawie art. 10 ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym". Czyli wszystkie te odcinki, które w myśl dotychczas obowiązujących przepisów zostały zaliczone do kategorii drogi gminnej, po wybudowaniu drogi krajowej rada gminy będzie mogła w drodze uchwały pozbawić tej kategorii i odcinek ten zostaje zaliczony do kategorii drogi wojewódzkiej z mocy prawa.

W opinii członków podkomisji porządkuje to strukturę zarządzania drogami. Dlatego prace podkomisji przebiegały w sposób zgodny. Dużą aktywnością wykazało się Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, za co panu ministrowi, panu dyrektorowi z całym zespołem, bardzo serdecznie dziękuję. Także duży udział w redakcji tych przepisów mieli panowie z Biura Legislacyjnego. Za tę pracę także bardzo dziękuję, przedstawiając Wysokiej Komisji te przepisy do rozpatrzenia.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Dziękuję bardzo. Miałem także przyjemność uczestniczenia w pracach tej podkomisji. Rzeczywiście, temat nie był łatwy, ale wydaje się, że nawet ponadpartyjnie podjęliśmy kilka projektów, które dążyły do podobnego celu, tylko innymi drogami. Chcieliśmy osiągnąć ten cel. Zdaje się, że opinia samorządów jest jednolita, bo z satysfakcją przyjęli ten projekt rozwiązania legislacyjnego. Mogę się mylić, ale wydaje mi się, że w pracach podkomisji osiągnęliśmy sukces i kwestia dróg, już przez samą tę ocenę, stała się apolityczna, bez żadnego koloru politycznego. To tak *à propos* debaty, dyskusji. Panu przewodniczącemu Łapińskiemu chciałem podziękować za bardzo sensowne, rozsądne kierowanie pracami podkomisji. Dziękuję bardzo.

Procedura, jak powiedziałem, będzie taka: będę pytał państwa o opinie, najpierw rząd, potem biuro, panie i panów posłów. Informuję, że jeśli państwo chcieliby złożyć poprawkę, to było dużo czasu, by ona była złożona na piśmie, z podpisem. To nam ułatwi oczywiście szybkie i sprawne procedowanie.

Czy do tytułu projektu ustawy są jakieś uwagi? Rząd ma uwagi? Nie ma. Biuro Legislacyjne? Nie ma. Panie i panowie posłowie? Nie ma, nie słyszę. Uznaję, że przyjęliśmy tytuł.

Do art. 1, zmiany pierwszej? Czy są jakieś uwagi? Rząd? Nie ma. Biuro? Nie ma. Panie i panowie posłowie? Jest, proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, chciałem zapytać, bo tu jest tylko o stronie prawnej, kto jest właścicielem, kto wnioskuje, w jakiej procedurze? Jak będzie wyglądała sprawa finansowania, utrzymania tych dróg, które będą przekazywane, z jednego szczebla samorządu do drugiego? Czy ta sprawa była poruszana w podkomisji i jakie były wnioski?

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Dziękuję, panie pośle. Pan dyrektor? Proszę bardzo. Jeszcze jedno pytanie? Pan przewodniczący, proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo proszę pana posła sprawozdawcę, aby wyjaśnił, na czym polega pozbawianie kategorii drogi wojewódzkiej, odcinka „drogi wojewódzkiej o proporcjonalnej długości

do odcinka drogi krajowej”? W czym jest rzecz? Czego dotyczą te proporcje? Jakich odcinków dróg? Co to jest za koncepcja? Gdyby pan poseł sprawozdawca omówił te kwestie, może na jakimś konkretnym przykładzie.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Najpierw pan poseł, pan przewodniczący, proszę bardzo.

Poseł Marek Łapiński (PO):

Musimy mieć świadomość, jakie dzisiaj obowiązują przepisy i skąd wzięła się inicjatywa zmiany tych przepisów. Dzisiaj bez żadnych środków finansowych gminie są przekazywane stare drogi krajowe i to nagminnie, według przepisów z bodajże 2003 r. W myśl nowelizacji ustawy o drogach publicznych, to gmina stawała się zarządcą i właścicielem drogi krajowej, po wybudowaniu drogi ekspresowej. Głównie mówimy o drogach ekspresowych, ale zdarzały się także przypadki, nie wiem, ciągu obwodnicy, czy nawet mostu. Mówię tutaj o moście w Puławach, który w ten sposób trafił do gminy Puławy i dzisiaj ona zarządza tym mostem, co przekracza jej możliwości finansowe.

Jeśli mówimy o finansowaniu, to ma to być taki stan, w którym chcemy silniejszej finansowo jednostce samorządowej, czyli województwu, przekazać drogi krajowe. Natomiast województwo – i tu wkraczamy w ten odcinek – przejmując pięćdziesięciokilometrowy odcinek drogi krajowej zastąpiony drogą ekspresową może odpowiadającą liczbę kilometrów drogi wojewódzkiej przekazać powiatom. Mówiąc bardzo prosto, przejąć 50 km krajówki, odpowiedni odcinek, oczywiście niedokładnie, dlatego jest to słowo „proporcjonalnie”, to jest propozycja Biura Legislacyjnego. W tym pierwszym wątku mówiliśmy o „alternatywnej drodze wojewódzkiej”, tu mówimy o „proporcjonalnym odcinku drogi wojewódzkiej”, odpowiadającym liczbie kilometrów, także kierunkowi, to jest miejscowościom, które łączy, usytuowaniu regionalnemu tego odcinka. Województwo nie będzie w tym przypadku zarządcą dwóch dróg wojewódzkich, tylko jedną z nich przejmie powiat. Powiat dysponując tą drogą wojewódzką, która często spełnia definicję ustawową drogi powiatowej, a jest drogą wojewódzką, może przekazać inne, odpowiadające temu odcinkowi drogi powiatowe gminie. W tym momencie gmina zarządza – w całym tym procesie kaskadowym – takimi drogami, które uprawniają ją, po pierwsze, ze względu na skalę i możliwości, do zarządzania tą drogą przez tę jednostkę samorządu terytorialnego. Gmina może pozyskiwać środki finansowe w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych, czy w innych programach przebudowy tych dróg. Natomiast podporządkowanie sieci drogowej polega na tym, że w momencie pojawienia się nowego ciągu komunikacyjnego drogi ekspresowej, oczywiście zarządzana jest ona przez państwo, stara droga krajowa, często służąca komunikacji regionalnej, stwarzająca możliwości rozwoju gospodarczego, w tym momencie jest zarządzana przez marszałka.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Chciałem tylko dopowiedzieć jedną rzecz, są dwa aspekty sprawy. Po pierwsze, że jednostka silniejsza finansowo jest w stanie utrzymać taką kolejną kategorię dróg, która zeszła z kategorii krajowej na wojewódzką i w dół. A dwa, także ład przestrzenny konkretnej drogi, bo jeżeli ona była drogą krajową, a stała się wojewódzką, a do poprzedniej ustawy wchodziła jako droga gminna, to po prostu, jeżeli chodzi o kwestie ładu przestrzennego, czy zagospodarowania przestrzennego, to wiecie państwo, że jeżeli aż tak nisko schodziła droga krajowa, to mógłby powstać bałagan przestrzenny, bo na poziomie gminnym tak by się stało. Możliwe są różnego rodzaju dziwne rozwiązania, jeżeli chodzi o planowanie przestrzenne i po pewnym czasie charakter drogi, kiedyś krajowej, teraz wojewódzkiej, uległby degradacji, jeżeli chodzi o przestrzeń wokół tej drogi.

Ale pan przewodniczący chciał jeszcze o coś zapytać, proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Chciałem zapytać, bo uważam, że sprawa jest niezwykle ważna. Wiem, jak samorządy zabiegają o to, żeby w dalszym ciągu nie być administratorami dróg, teraz gminnych, które jeszcze niedawno były drogami krajowymi, często są to odcinki dróg dwupasmowych, które nijak nie wpisują się w tematykę komunikacji ogólnej.

W związku z propozycją podkomisji rozumiem, że uchwała sejmiku jest obligatoryjna dla powiatu, czyli powiat przyjmuje, więc rozumiem, że uruchamiamy pewien system kaskadowy. Możemy sobie wyobrazić taką sytuację. Samorząd województwa otrzymuje 5 km drogi krajowej dwupasmowej, która nie łączy się w żaden sposób z systemem dróg wojewódzkich. Czyli otrzymuje coś, co jest na terenie województwa, czym będzie teraz zarządzać, co nijak nie wpisuje się w politykę komunikacyjną województwa. Oczywiście funkcjonuje w systemie komunikacyjnym państwa, zaś w systemie komunikacyjnym województwa nie funkcjonuje w żaden sposób. I teraz województwo odpowiedni odcinek, 3 km drogi wojewódzkiej, przekazuje powiatowi, na którego terenie przejęło drogę krajową.

Głos z sali:

Nie ma takich przypadków, że…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Ale, zaraz, przepraszam, teoretycznie te zapisy uruchamiają kaskadę, tak jak powiedział pan przewodniczący. Panie pośle sprawozdawco, to absolutnie nie są wycieczki polityczne, bo staram się wyobrazić sobie sytuację w samorządzie. Zapewne pan i większość posłów w samorządzie pracowali. Ja też pracowałem w samorządowej powiatowej komisji infrastruktury, byłem jej przewodniczącym, wiem, z jakimi problemami borykaliśmy się na styku dróg wojewódzkich, krajowych. Akurat w moim powiecie, krakowskim, była ich cała masa.

I teraz tak, rozumiem, że uruchamiamy kaskadę. Województwo przekazuje powiatowi odcinek 3 km drogi wojewódzkiej. Natomiast powiat, żeby zmniejszyć swoje wydatki na administrowanie drogami powiatowymi przekazuje gminie 3 km drogi powiatowej. *Per saldo,* tam, na tym końcu łańcucha pokarmowego zostaje gmina, która dzisiaj również nie ma pieniędzy na utrzymanie tych dodatkowych dróg.

Obecnie mamy taką sytuację, podam przykład: gmina Wielka Wieś, powiat krakowski, gmina sąsiadująca z Krakowem; droga krajowa numer 94, wybudowana, *bajpas* drogi S7. W związku z czym gmina Wielka Wieś stała się właścicielką trzykilometrowej drogi krajowej dwupasmowej, która łączy zagłębie z Krakowem, drogi 94, Olkusz – Kraków. Gminie ta droga nie jest do niczego potrzebna. Dzisiaj boryka się z kłopotami finansowymi i nie może utrzymać trzykilometrowej dwupasmowej drogi. Teraz właścicielem będzie województwo, któremu ta droga nijak nie wpisuje się w politykę transportową. Województwo, żeby zrekompensować sobie konieczne koszty utrzymania tej trzykilometrowej drogi ekspresowej, dwupasmowej, ceduje trzykilometrową drogę wojewódzką na powiat krakowski. Powiat krakowski natychmiast podejmuje decyzję i obciąża gminę Wielką Wieś trzema kilometrami drogi powiatowej. Gmina te, zamiast wydatkować 100% środków określonych na utrzymanie tych trzech kilometrów wydatkuje 40% kosztów na utrzymanie drogi dotychczas powiatowej.

Czy państwo proponując takie rozwiązania uważają, że są one zdecydowanie korzystniejsze, aniżeli tryb negocjacji? A taka propozycja była w poselskim projekcie ustawy Prawa i Sprawiedliwości, żeby jednak negocjować, żeby zarządca, który ma przejąć drogę o statusie dzisiaj drogi krajowej uznał, czy ta droga jest mu potrzebna, czy to nie będzie kilometr drogi, do której w promieniu dziesięciu kilometrów nie ma drogi wojewódzkiej? Bo przecież takie przypadki również notujemy. Sieć dróg wojewódzkich niekoniecznie jest kompatybilna z siecią dróg krajowych. Zwłaszcza z tym obszarem, w którym realizuje się obwodnice miast. Panie pośle, proszę o odniesienie się do tych wątpliwości. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Bardzo proszę, pan poseł Łapiński.

Poseł Marek Łapiński (PO):

Panie przewodniczący, zapewne bardziej wnikliwie tę analizę może przeprowadzić pan minister. Natomiast jestem przekonany, że gmina Wielka Wieś woli zarządzać trzema kilometrami dawnej drogi powiatowej, niż czteropasmową dawną drogą krajową.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Tego, pani pośle, nie wiemy.

Poseł Marek Łapiński (PO):

To po pierwsze. Po drugie, przepisy, które pan przywołał w przedłożeniu klubowym Prawa i Sprawiedliwości nie odnosiły się w żaden sposób do sytuacji już zastanych. Te wszystkie gminy w województwach: zachodniopomorskim, wielkopolskim, dolnośląskim, lubuskim, lubelskim, które zgłaszały się do nas, jako posłów, z inicjatywą podjęcia tej propozycji ustawodawczej, głównie skupiały się na sytuacjach, jakie już zostały zastane. Dlaczego mówimy o procesie przejmowania dróg w drodze ustawowej, a nie w drodze negocjacji? Mianowicie, dlatego że tylko taki proces, wynikający z art. 2, nie jest obarczony zasadą retroaktywności. Tylko przejmowanie w drodze ustawowej, z mocy prawa, nie jest obarczone naruszeniem zasady retroaktywności.

Jeżeli byśmy doprowadzili do tego, że uchylamy ust. 5 w art. 10, to nie ma żadnych przepisów, które mówią o tym, w jakim trybie pojawi się nowy zarządca drogi krajowej po wybudowaniu nowej drogi krajowej, czyli zarządca tej drogi, która zostanie nią zastąpiona. Natomiast te przepisy kompletnie nie odnoszą się do tego, co było w przeszłości, a głównym wskazaniem dla członków podkomisji ze strony samorządowej było to, aby rozwiązać te już dziś zaistniałe problemy. Stąd rozwiązanie prawne, które przyjęliśmy. Zdajemy sobie sprawę, że ma ono swoje wady, natomiast w naszym porządku prawnym jest jedynym możliwym rozwiązaniem, które gwarantuje, po pierwsze, że samorządy gminne, które już zostały w trybie art. 10 ust. 5 obarczone tymi kosztami związanymi z utrzymaniem dróg krajowych, jakie swą skalą i znaczeniem komunikacyjnym znacznie przekraczają możliwości tych gmin, będą także mogły skorzystać z dobrodziejstwa tych nowych przepisów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Czy pan dyrektor zachciałby jeszcze, bo to jest, proszę państwa, trudna materia, przede wszystkim legislacyjnie i w związku z tym nie, że decyzje podjęło Biuro Legislacyjne, tylko Biuro zaproponowało najlepsze – według ich wiedzy – rozwiązania, pod pomysł, aby zrealizować to, o co ubiegają się samorządy, czyli, po pierwsze, aby uzyskać pewien efekt zamierzony. Mianowicie, aby droga krajowa stawała się proporcjonalnie drogą wojewódzką i była adresowana do tego podmiotu, który, tak naprawdę, powinien nią zarządzać pod względem finansowym i planowania; i tak, dokładnie, kaskadowo, w dół. I o to przede wszystkim samorządom chodziło, głównie gminom.

Po drugie, żeby także rozwiązując stan przyszły od wejścia w życie ustawy mieć na uwadze, a tylko to rozwiązanie to gwarantuje, aby te samorządy, które już przejęły pod rządami poprzednich przepisów ustawy, miały możliwość, poprzez te zapisy, zwłaszcza art. 2, aby te drogi stały się, zgodnie z intencją tej ustawy, drogami wojewódzkimi. I ten efekt pod względem legislacyjnym został osiągnięty. Gdy opuściłem jedno posiedzenie podkomisji też było mi trudno zrozumieć pewne zapisy i musiałem dopytywać bardzo precyzyjnie i długo, dopóki nie zrozumiałem. To jest trudna materia, ale uważam, jestem przekonany, że cel został osiągnięty. Tutaj jest kompilacja wszystkich pomysłów, projektów, które były. Takie jest moje zdanie.

Pan poseł Dziuba, proszę bardzo.

Poseł Tadeusz Dziuba (PiS) – spoza składu Komisji:

Wydaje mi się, że trzeba by było mieć komentarz do tego wątku, który przede chwilą poruszył pan poseł Łapiński. Otóż, wszystkie projekty zgłoszone w wiadomej materii nie odnosiły się do stanów zaszłych, więc trzeba sobie jasno powiedzieć, że ta propozycja podkomisji pod tym względem jest korzystna. To właśnie jest dorobek poselski, że o tę kwestię rozszerzono materię ustawową i wydaje mi się – tylko, że to jest moja indywidualna opinia – że z tego powodu, że te sprawy zaszłe w art. 2 są regulowane, warto się tutaj jednak nad tym projektem zatrzymać, bo to jest ta silna strona. Natomiast, kontynuując przykład pana posła przewodniczącego, chciałbym zwrócić uwagę, chociaż zdaję sobie sprawę, że opisuję sytuację teoretyczną, że w drodze tego mechanizmu tutaj przewidzianego w art. 1, droga krajowa zastępowana odcinkiem drogi krajowej też może spaść na gminę. Moim zdaniem to jest oczywiste, dlatego że taka droga najpierw staje się drogą

wojewódzką, a samorząd województwa może proporcjonalny odcinek drogi wojewódzkiej przekazać. Jeszcze raz powtarzam, ja sobie zdaję sprawę, że to jest sytuacja teoretyczna, że zapewne w praktyce nikt by tak nie postąpił, natomiast trzeba widzieć ten aspekt tych przepisów, bo właśnie sytuacje ekstremalne pokazują słabość albo siłę danego rozwiązania. Więc właśnie tu, w tym art. 1 jest ten pies pogrzebany, że – i teraz definiuję zarzut – utrzymywany jest mechanizm z obecnie istniejącego art. 5, to znaczy, utrzymywany jest mechanizm przymusu.

Na posiedzeniu podkomisji, na wcześniejszych posiedzeniach, zadawałem pytanie, jakie projektodawcy tego akurat pomysłu dają gwarancje, że samorządy nie będą podnosiły buntu, tak jak teraz podnoszą go gminy. Otóż, ja dostałem odpowiedź na to pytanie, prawdopodobnie każdy myślący człowiek takiej odpowiedzi by udzielił: „nie ma gwarancji żadnych". Wprost przeciwnie, mamy gwarancje hipotetyczne, że ten bunt będzie, bo skoro buntowały się gminy, to najprawdopodobniej będą buntowały się samorządy.

Tak rozumiem wypowiedź pana posła Adamczyka, żeby spróbować jednak zastanowić się, czy nie wprowadzić jeszcze, do tego projektu podkomisji, jakichś rozwiązań łagodzących tę sytuację przymusu. Nie mam w tej chwili pomysłu, co z tym można byłoby zrobić, ale wydaje mi się, że kwestia jest bardzo ważna i pewnie lepiej, żeby podkomisja jeszcze się nad tym zastanowiła, niż w tej wersji gotowej próbować tę kwestię przeforsować.

Państwo macie większość, więc możecie przeforsować, ale jaki jest w tym sens? Jeszcze raz powtórzę, uważam tę rzecz za bardzo poważną, że możemy z bardzo dużym prawdopodobieństwem typować, że tak jak gminy buntowały się na tę sytuację przymusu, w końcu się zbuntowały, tak samo to będzie z samorządami wojewódzkimi. Znaleziono rozwiązanie na sprawy przeszłe, może znajdzie się i rozwiązanie tego problemu. Trzeba się nad tym zastanowić. Nie wiem, czy jasno powiedziałem, ale apeluję, żeby jeszcze pod tym kątem ten produkt podkomisji rozważyć.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Zadawajcie państwo pytania. Może jeszcze prosiłbym przedstawiciela Biura Legislacyjnego o wypowiedź. Pamiętacie panowie, jak zdałem pytanie, czy nie jest zachwiana czasami zasada niezależności pionowej samorządów?

Poseł Anna Paluch (PiS):

Pan przewodniczący nie dopuszcza nas do pytań, ja się dwa razy zgłaszałam.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Pani poseł, niech się pani nie denerwuje. Za chwilę pani oddam głos. Zadaję pytanie Biuru Legislacyjnemu, żeby pani ułatwić zadanie pytania i poszerzyć wiedzę o tym projekcie.

Czy mogliby panowie odpowiedzieć? Czy jest tutaj zasada niezależności pionowej samorządów, czyli województwo, powiat, gmina, czy też rzeczywiście jest to zasada przymusu. Bardzo proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, otóż, odpowiadając bezpośrednio na to zagadnienie, niejako otrzymywanie dobrodziejstwa, w cudzysłowie, drogi o szczebel niżej, odbywa się z mocy prawa. Czyli nie powiat, albo, odpowiednio, gmina, nie uzyskuje drogi w ramach swojego zasobu dróg, w drodze decyzji jednostki samorządu terytorialnego wyższego szczebla, a z mocy prawa. I my wywodzimy z takiej konstrukcji, że ta równowaga nie zostaje zachwiana, dlatego że to ustawa stanowi o tym, w jaki sposób dany odcinek drogi zostaje – podkreślam – zaliczony do kategorii drogi niższego szczebla. Odcinek drogi może zostać pozbawiony kategorii drogi wyższego szczebla w drodze uchwały odpowiedniego samorządu, czy to województwa, czy to powiatu. Natomiast pozbawienie kategorii następuje z mocy prawa i tutaj taka uchwała nie zakłóca tej równowagi.

Odnosząc się do kwestii, które zostały postawione, te konsultacje, pomysł z konsultacjami, był rozważany w wielu wariantach przez podkomisję. Powstawały istotne wątpliwości, zarówno interpretacyjne, jak i systemowe oraz związane ze skutecznością takich przepisów. Bowiem konsultacje, ze swojej natury, mogą ciągnąć się dosyć długo

i taki wariant należałoby rozważyć pod kątem ewentualnego terminu zakończenia tych konsultacje, jak również sankcji, w zależności od wyników konsultacji. Wynik negatywny obarczony sankcją, wówczas powstaje kolejny problem co do adekwatności takiej sankcji, w zależności od wyników tych konsultacji.

Pragnę zapewnić Wysoką Komisję, że ten problem był głęboko analizowany, podobnie jak problem złagodzenia tego automatyzmu pozbawiania kategorii drogi wyższego szczebla i zaliczenia tej drogi do niższego szczebla i szukanie ewentualnego złagodzenia tego reżimu. Natomiast takie rozwiązania zostały zawarte w art. 2. Pragnę podkreślić, że art. 2, tu padało już kilka razy to sformułowanie „ma zastosowanie do sytuacji zaszłych". On nie ma zastosowania do sytuacji zaszłych. Wolą podkomisji było uregulowanie stanu obecnego. Artykuł 2 dotyczy obecnej sytuacji, w której gminy są zarządcami byłej drogi krajowej i obecnie taka droga ma status drogi gminnej. Natomiast przepis art. 2 umożliwia pozbawienie tej kategorii drogi gminnej, która została niejako dana gminie jako była krajówka. To jest, podkreślam jeszcze raz, sytuacja obecna, nie zaszła. Nie odwracamy, nie cofamy procesu, tylko regulujemy w tym artykule sytuację na przyszłość. Z tego tytułu ten artykuł w naszej ocenie nie ma charakteru retroaktywnego.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Czy są jeszcze jakieś pytania? Tak. To pani poseł Paluch, pan poseł Wojtkiewicz, pan poseł Dolata, pan poseł Litwiński, pan poseł Rębek i pan poseł Szmit. Dobrze. I zamykamy, tak? Jeszcze pan poseł Schreiber? Dobrze, panie pośle, nie widziałem zgłoszenia. Zamykam w takim razie listę pytających, czy też mówców. Bardzo proszę, pani poseł Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Częściowo mnie pan przewodniczący wyręczył zadając to pytanie Biuru Legislacyjnemu, panom mecenasom. Jednak mam naprawdę poważne wątpliwości. Mamy stan zastany, czyli ustawę o drogach publicznych, która sprawia, że przekazywanie odcinków dróg pomiędzy jednostkami samorządowymi nie rzutuje na wysokość subwencji drogowych. I teraz, w tej chwili każdy sobie tę drogę podrzuca, jak gorący kartofel.

Proszę państwa, tą konstrukcją prawną, którą mamy w wyniku prac podkomisji osiągamy to, że gmina nie będzie stawiana w sytuacji przymusowej, że otrzymuje drogę wyższej kategorii niż wszystkie jej własne i nie ma od tego możliwości odwołania się, więc uzysk, jaki z tego będzie, będzie taki, że gmina otrzyma jakąś drogę tej kategorii, którą sama zarządza, porównywalnej kategorii z tymi drogami, które ma do tej pory. Ale, proszę państwa, nie ma cienia wątpliwości, że ten przepis spowoduje, po pierwsze, burzenie spójności systemu dróg.

Wróćmy do roku 1998, czyli 15 lat wstecz, kiedy tworzyły się szczeble samorządu powiatowego i gminnego. Wtedy nastąpiła sytuacja wyjściowa, czyli obdarzenie poszczególnych samorządów lokalnych jakimiś drogami, które są im potrzebne do wykonywania ich zadań, adekwatnymi do tych zadań, które organy samorządu mają. A obecnie będzie sytuacja, po pierwsze, takiej kaskady uchwał. Po drugie, takiego podrzucania sobie, jak gorący kartofel, dróg. Po trzecie, słuszne protesty, bo w tej chwili to województwo jest tym chłopcem do bicia, który będzie dostawał w pierwszej linii te takie najmniej popularne i najmniej oczekiwane odcinki dróg. Na razie województwo dysponując środkami europejskimi ma jaki taki zasób pieniędzy na drogi, ale ta sytuacja nie będzie trwała wiecznie, każdy rozsądny samorząd województwa będzie myślał o przyszłości, czyli będziemy mieć po prostu ping–pong między poszczególnymi jednostkami samorządu terytorialnego, czyli województwo – powiatowi, powiat – gminie, kaskadę uchwał, zawieruchę.

Zastanawiam się, czy sam fakt, czy ta przystawalność odcinków dróg, które gminy dostaną, czy to jest rzecz popularna, czy ta skórka za wyprawkę się opłaca. I czy ten zamęt, który będzie pomiędzy poszczególnymi jednostkami samorządowymi, dużo niespójności odcinków dróg, czy to się opłaca i czy to będzie odpowiedni uzysk, żeby rozwiązać te dotychczasowe sytuacje? Mam wątpliwości i chyba będę przeciwko temu projektowi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

To mnie martwi, pani poseł, ale powiem tak. Na temat tego, co podkreślał pan legislator, chciałem powiedzieć jedno zdanie. Te uchwały, można powiedzieć w cudzysłowie, są zawiadamiające o stanie prawnym. A tak naprawdę, to projekt ustawy decyduje z mocy prawa o przejściu tych dróg w sposób kaskadowy. Żeby było jasne, uchwała nie ma nic co do wykonywania tego projektu ustawy, jest raczej informująca. Nim udzielę głosu paniom i panom posłom poproszę jeszcze pana ministra, czy też członków jego zespołu, o zabranie głosu. Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, na pewno problem jest, ale z różnych punktów widzenia. Gdy wypowiadamy się na posiedzeniu tej Komisji, cały czas myślimy o tym, że ktoś otrzymuje jakąś tam niechcianą drogę i w tym scenariuszu, w którym tę drogę przekazuje Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad po wybudowaniu obwodnicy, państwo traktujecie to jako karę, że coś wydarzyło się i ukarzemy samorząd tym, że przekazujemy jakąś drogę biegnącą przez centrum jakiegoś tam miasteczka, czy miasta, ponieważ w międzyczasie, w zamian, została wybudowana obwodnica jakiegoś miasta.

Z reguły jest tak, że o budowę obwodnic występujecie państwo wszyscy, jak tu siedzicie w tej Sali. Staracie się budować obwodnice przy drogach krajowych, podobnie jest z powiatami, województwami, gminami etc. Wszyscy chcą obwodnic, a później wszyscy chcą udawać, że nic się nie stało i dalej powinno być tak, jak było, czyli droga krajowa biegnąca przez miasto powinna być nadal drogą krajową. Takiego scenariusza nie może być, musimy sobie z tego zdawać sprawę. Takiego scenariusza, że ta droga niechciana wróci do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad już nie ma, bo po wybudowaniu obwodnicy inny fragment stał się drogą krajową, a we właściwych rozporządzeniach minister określa numer tej drogi, która przestała być drogą krajową i ona już nie może być drogą krajową, bo nie przejmie tej drogi. To jest nierealne, że tak może się stać, bo tak się nie stanie. Ta droga, która przestała pełnić funkcję drogi krajowej, drogi przejezdnej dla całego potoku ruchu, musi się stać drogą, którą przejmuje samorząd.

Jest z tym problem, bo generalnie trzeba zastanowić się nad tym, że skoro ktoś występuje o tę drogę, to musi na samym starcie wiedzieć, że są z tego tytułu konsekwencje. Te konsekwencje są takie, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad buduję tę obwodnicę, oczywiście nie na tyle, na ile byśmy chcieli, a my, skoro tak tego chcieliśmy i do tego parliśmy, przejmiemy odpowiedzialność za ten odcinek, który już nie jest głównym nurtem tej drogi. I tak po prostu będzie. Są jeszcze inne elementy tych zagadnień, ale mam nadzieję, że takie myślenie też musi być, że nie powiemy do samorządów, iż „nie będziecie mieć problemu”, tylko takie myślenie, jak to uporządkować. Z punktu widzenia Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad też trzeba uporządkować i z punktu widzenia ministerstwa, ponieważ nie może być tak, że robimy pewną, bardzo ważną inwestycję na jakimś obszarze i później jeszcze musimy ponosić podwójne konsekwencje tego, mimo że nie byliśmy wnioskodawcami tego przedsięwzięcia. Poproszę jeszcze pana dyrektora Waszkiewicza, opowie o szczegółach tego projektu i odpowie na wątpliwości, które państwo mieli. Proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad MTBiGM Jarosław Waszkiewicz:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, największa wątpliwość, jaka pojawia się, to uporządkowanie sieci. Ten projekt pozwoli w lepszy sposób uporządkować sieć na wszystkich poziomach. O poziomie dróg krajowych już pan minister powiedział. Dodam tylko, że na poziomie dróg krajowych są nie tylko obwodnice, są drogi ekspresowe, są autostrady. Jeśli chodzi o autostrady, nie dotyczy to w ogóle takich przypadków, drogi równoległe do autostrady nie są przekazywane na szczebel samorządowy, są oznaczone numerem 9, a więc pozostają drogą krajową.

Jeśli chodzi o drogi ekspresowe, to jest to, co najbardziej wszystkich niepokoiło podczas prac podkomisji. Analizowaliśmy bardzo szczegółowo dwa konkretne przebiegi, najważniejszych z punktu widzenia samorządowego jest pięć. W obu tych przypadkach pod kątem projektowanych zapisów analizowana była sytuacja, czy zapisy pozwolą uporząd-

kować sieć. Proszę zwrócić uwagę, że pierwszy ruch wykonuje marszałek województwa. Tu nie ma automatyzmu. Marszałek województwa jest gospodarzem całego rejonu, może podjąć decyzję, że zatrzymuje drogę i nic więcej nie robi, nie przekazuje na poziom niższy. Ale patrząc na swoją sieć może również przeanalizować sytuację, że inny fragment, podobnej długości, w innym miejscu, nie powinien być drogą wojewódzką i powinien zejść na poziom powiatowy itd., itd. To jest właśnie to porządkowanie sieci, o które nam wszystkim chodziło podczas prac parlamentarnych. A jednocześnie zachowanie możliwości, jak tu wskazał ktoś z państwa posłów, że ta sama droga może przejść wszystkie szczeble w dół. Tak będzie właśnie w przypadku obwodnicy. To nie powinna być droga wojewódzka, prowadząca przez małe miasteczko, to nie powinna być droga powiatowa, być może to powinna być droga gminna. I w tym momencie, przy budowie obwodnicy droga, która jest zastępowana, powinna przejść przez te wszystkie szczeble, bez zmian, aż na poziom dróg gminnych. Stąd takie, a nie inne rozwiązania. Mam wrażenie, a w zasadzie przekonanie, że każdy z zarządców poczuje teraz możliwość bycia gospodarzem własnej sieci i w dobry sposób będzie wykorzystywał te przepisy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Dziękuję. Pan poseł Wojtkiewicz, proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Chciałem bardzo krótko, ale tłumaczenie pana ministra powoduje, że chcę w zasadzie rozwinąć następujący temat. Jeżeli na drodze krajowej buduje się obwodnicę, czyli to jest dalej ruch krajowy, a wy chcecie to przekazać, załóżmy, do miasta?

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Nie.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Chciałem przy okazji zapytać, czy była konsultacja z samorządami? Od tego będzie również zależało moje głosowanie. I zapytać, czy zapoznały się z tym i jaka była konkluzja takiej konsultacji? Dziękuję bardzo. Jeżeli pan minister byłby łaskaw odpowiedzieć, to bardzo prosiłbym.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Proszę państwa, w zasadzie te cztery projekty poselskie, oddawały intencje, tylko innymi drogami. Cel osiągały za pomocą innych narzędzi, na wniosek samorządów. I to, w pocie czoła wypracowane, naprawdę ponadpolityczne, głównie merytoryczne i skomplikowane legislacyjnie, trudne rozwiązanie, moim zdaniem jest optymalne i akceptowane przez samorządy, które czekają na naszą decyzję.

Mówię tutaj bez żadnego podtekstu politycznego, bo tak jest. Możemy powołać jeszcze pięć następnych komisji, być może w innych składach, a moim zdaniem, dojdziemy do takiego samego optymalnego rozwiązania, które jest dzisiaj. Dlatego, rzeczywiście, jeszcze raz apeluję, nie ma tu żadnego podtekstu politycznego, optymalne, być może nie idealne, ale możliwe, optymalne w stanie prawnym, sięgając jeszcze do zastanego stanu prawnego, rozwiązanie dzisiejsze jest możliwe do przyjęcia przez wszystkie strony.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Nie doszukuję się absolutnie podtekstów politycznych, tylko to tłumaczenie wydaje mi się bardzo zawiłe, pokrętne, moim zdaniem. Stanowisko samorządów? Jeszcze raz proszę mi powiedzieć, było?

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Przedstawiciele państwa ugrupowania uczestniczyli w pracach. Mogą potwierdzić, że w dużej mierze partycypowali w tych rozwiązaniach i uczestniczyli. Oni znają to rozwiązanie i uważają, że jest możliwe, z optymalnych rozwiązań, które są. Ja powiem, jeszcze raz powtórzę, nie ma tu pokrętności, proszę mi wierzyć, także brałem udział w dyskusjach i jest duża trudność zrozumieniu zawiłości i rozwiązań legislacyjnych i nie ma tutaj żadnej pokrętności. Jeszcze pan minister, proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, odpowiadając na pytanie pana posła Michała Wojtkiewicza: pracujemy cały czas nad projektem poselskim, nie byłoby obowiązku zainteresowania strony rządowej zawartością merytoryczną projektu poselskiego. Natomiast na prace podkomisji, myślę, że członkowie podkomisji to potwierdzą, strona samorządowa była zapraszana i z tego, co wiem, uczestniczyła i wypowiadała się na temat treści zapisów zawartych w tym projekcie.

Nie chciałbym zabierać czasu. Zgadzam się z opinią pana przewodniczącego, że jest to rozwiązanie trudne. Jednak to rozwiązanie, które w tej chwili istnieje, z punktu widzenia gmin jest czasami nie do przyjęcia. Są tu posłowie z Podkarpacia, więc podam przykład. Fragment S19z Rzeszowa do Stobiernej, który został wybudowany, powoduje, że biegnąca do Stobiernej droga Rzeszów Lublin stała się drogą gminną. A charakter tej drogi jest taki, że ona jest drogą biegnącą z Rzeszowa do całej strefy ekonomicznej i według mnie powinna być drogą wojewódzką, a nie gminną, ale przepisy mamy takie, jakie mamy. To jest konkretny przykład tego, że te zapisy, choć trudne, ale idą we właściwym kierunku.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Dobrze. Pan poseł Dolata, pan poseł Rębek, pan poseł Szmit, pan poseł Schreiber i zamykam debatę.

Poseł Zbigniew Dolata (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Akurat przy tej kwestii byłem obecny od samego początku, to znaczy od momentu, kiedy była budowana S5, między Poznaniem a Gnieznem. Samorządy, na których terenie przebiega stara „piątka”, czyli krajówka, wykazywały duże zaniepokojenie związane z tym, że będą zmuszone do przejęcia drogi o parametrach drogi krajowej i będzie to droga gminna. To, co stało się na posiedzeniu podkomisji, oczekiwania samorządów gminnych, w sposób ewidentny konsumuje.

Oczywiście można zastanawiać się, czy propozycja Prawa i Sprawiedliwości lub Klubu SLD była lepsza niż to, co zostało zawarte w sprawozdaniu podkomisji, ale ja uważam, że powinniśmy brać pod uwagę cel, do którego zmierzaliśmy. Celem było naprawienie ewidentnie złego mechanizmu, który powodował, że droga o parametrach drogi krajowej stawała się drogą gminną. To był, to jest mechanizm, przecież jeszcze ciągle obowiązuje, absolutnie nieakceptowany i bezsensowny i to rozwiązanie, które proponuje się w sprawozdaniu podkomisji, w której pracach brałem udział nie będąc jej członkiem, uważam, że na pewno nie burzy spójności systemu dróg na danym obszarze, wręcz przeciwnie, porządkuje.

Zwróćcie państwo też uwagę na to, że samorząd wojewódzki nie jest zmuszony do tego, żeby przekazywać jakiś tam proporcjonalny odcinek swojej drogi wojewódzkiej powiatowi. Nie, może, ale z góry nie możemy zakładać, jeśli będzie to absolutnie niespójne i samorząd wojewódzki będzie podejmował jakąś absurdalną decyzję, tak samo samorząd powiatowy. Będzie możliwość, natomiast nie występuje tutaj coś takiego jak przymus.

No i to rozwiązanie, o którym właściwie jeszcze nie rozmawiamy, w art. 2. Wielu moich przedmówców wypowiadało się na ten temat. W tym projekcie udało się uzyskać takie rozwiązanie, które nie narusza zasady, natomiast rozwiązuje problemy tych gmin, które już zostały zmuszone przez istniejące mechanizmy zawarte w ustawie o drogach publicznych do przejęcia odcinków dróg krajowych.

Myślę tak, że – i tu zgadzam się z panem przewodniczącym – prace podkomisji przebiegały ponad podziałami partyjnymi. Staraliśmy się uzyskać takie rozwiązanie, które byłoby najlepsze z punktu widzenia sensowności i jednocześnie mogłoby ulżyć sytuacji tych samorządów gminnych, które zostały obarczone ciężarem ponad siły. Jest to rozwiązanie do przyjęcia. Jeśli będzie jakieś inne, lepsze, to zawsze można ten fragment poprawić, ale póki co, myślę, że to jest rozwiązanie sensowne. Będę głosował za tym rozwiązaniem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Dziękuję. Jeszcze raz chciałem podkreślić państwu, że ten art. 2 jest wynikiem zapisów wcześniejszych, które dają taką możliwość. Bo jeżeli byśmy próbowali zapisów z innych projektów, fakultatywności, dobrowolności, konsultacji, to wtedy nie mamy możliwości wprowadzenia art. 2 i poprawienia stanu obecnego – to, co podkreślał pan legislator, nie „zaszłego", ale „obecnego" – i uporządkowania stanu, który jest dzisiaj taki, a nie inny, pod rządami poprzedniej ustawy. I tylko takie zapisy dają takie rozwiązanie, które ma pomóc tym gminom, które są już pod rządami tego starego zapisu. Tak że próbowanie jakiejś innej konstrukcji zburzy cały cel, który, moim zdaniem, podkomisja osiągnęła dla samorządów.

Pan poseł Litwiński, proszę bardzo.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Nie będę z racji oszczędności czasu powtarzał argumentów, które mój przedmówca, pan poseł Dolata, czy pan przewodniczący, czy pan minister, czy wielu innych, tutaj przedłożyli. Włączam się w dyskusję po to, żeby dać wiarę w to, że ta podkomisja pracowała przede wszystkim merytorycznie i na sześciu posiedzeniach osiągnęła to, co było możliwe do osiągnięcia.

Natomiast chciałem zwrócić uwagę na to, zwłaszcza tych, którzy proponują, żeby spróbować ponownie przeanalizować możliwość pozostawienia spraw własnemu losowi i jedynie negocjacjom między zainteresowanymi podmiotami. Otóż, mam retoryczne pytanie, czydzisiaj te negocjacje nie mogą być receptą? Mogą być, przecież ten tryb jest do wykorzystania. Problem polega na tym, że z tego trybu, formalnie istniejącego, a nawet czasami były próby jego uruchomienia, nic nie wychodzi. Ten projekt ustawy jest katalizatorem. On nie zamyka, paradoksalnie, możliwości negocjowania tych procedur, dlatego że przecież jest cała procedura uprzedzania o tym, że taki ma się zamiar. Co to powoduje? To są organy kolegialne. Ci wszyscy, którzy chcą takie negocjacje prowadzić, mają możliwość zasięgnięcia opinii, przepytywania. Tylko że my tutaj nadajemy tempa tym negocjacjom, a nie załatwiamy spraw, powiedziałbym, arbitralnie, z góry. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Pan poseł Rębek, proszę bardzo.

Poseł Jerzy Rębek (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, dyskusja trwa również w takich podgrupach, ale wszyscy z wielką troską odnosimy się do tej kwestii. Moje pytanie jest takie, czy głos samorządów został wzięty pod uwagę i czy był brany pod uwagę w trakcie prac podkomisji? Jakie są stanowiska przedstawicieli samorządu? To jest bardzo ciekawe.

Szanowni państwo, problemem nie jest, tak naprawdę, kategoryzacja sieci tych dróg, tylko chodzi o kwestię ich utrzymania. Gdybyśmy znaleźli mechanizmy, które służą pokrywaniu kosztów związanych z utrzymania tych dróg na pewno problemów by nie było. I pytanie jest takie oto, czy podkomisja zastanawiała się, rozważała możliwości wprowadzenia mechanizmów ekonomicznych, finansowych do tej kwestii, krótko mówiąc, utrzymania tych dróg? Gdyby były zachęty finansowe dla gmin, dla powiatów, dla województw, oczywiście wtedy nie byłoby problemu, nie byłoby tej całej dyskusji odnośnie do tego, w jakiej kategorii dróg dany odcinek ma pozostać, czy ma być przekazany. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Panie pośle, odpowiadam, bo miałem przyjemność uczestniczenia w pracach tej podkomisji. Odpowiadam panu jeszcze raz, może to zabrzmi dziwnie, ale cel tego projektu ustawy wytyczyły nam samorządy. Dokładnie tak było. My poszukiwaliśmy, z pomocą ministerstwa, Biura Legislacyjnego, narzędzi do zrealizowania tego trudnego celu. To był ich cel. Oni uczestniczyli, to szefowie tej inicjatywy, która powstała pod rządami starej ustawy. To był ich cel, zrealizowany za pomocą dosyć trudnych i skomplikowanych narzędzi prawnych, bo taki trudny był cel do osiągnięcia, żeby zmienić ten bezsensowny zapis

i jednocześnie próbować uporządkować na miarę naszych możliwości siatkę dróg. I to się stało. Tak więc z pełną odpowiedzialnością mogę powiedzieć, że tak było. Osiągnięty został cel samorządów, nie poszczególnych osób, które brały udział w tym posiedzeniu.

Teraz pan poseł Szmit i pan poseł Schreiber i zamykam dyskusję.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, wracając do mojej pierwszej wypowiedzi, że przyczyną podjęcia tych prac były pieniądze, a właściwie brak pieniędzy na utrzymanie dróg, które trafiają w zarządzanie przez samorządy. Ale tu nie ma woli dyskutowania o pieniądzach, trudno. W związku z czym o innych aspektach powiem kilka słów.

Pan mecenas z Biura Legislacyjnego wspomniał, że jest to przekazywanie na mocy ustawy, a więc w związku z tym nie jest naruszona zasada niezależności samorządów, czy niewnikania w kompetencje poszczególnych samorządów. Ale trudno to przyjąć do wiadomości, skoro decyzja o przekazaniu drogi zostaje podjęta dopiero w chwili podjęcia uchwały przez dany samorząd, a więc nie można mówić, że to jest z mocy ustawy, bo dopiero dobra wola jednego samorządu powoduje skutki, o których tutaj mówimy. Niestety, jeżeli tej uchwały nie będzie, to droga nie będzie przekazywana, czy tak? W związku z tym nie można mówić, że to się dzieje na mocy ustawy, czyli aktu wyższego rzędu, który – niezależnie od woli samorządu – robi to, czy tamto. Tu już wchodzimy w taki bardzo poważny spór, konstytucyjny wręcz, ale myślę, że powinniśmy raczej patrzeć na skutki i na bezpośrednie konsekwencje.

Druga sprawa, która tego dotyczy, mianowicie, mówi się o tym, że samorząd przekazuje samorządowi. Już nie na mocy porozumienia, jak to dotąd jest, że samorząd szczebla powiatowego może przekazać gminie takie czy inne zadanie, również utrzymanie drogi, ale na mocy porozumienia. Tutaj nie ma mowy o porozumieniu, tylko jest przekazywanie właśnie na mocy jednostronnej decyzji. I to jest naprawdę zasadnicza różnica, jeżeli mówimy o przekazywaniu na mocy prawa, czy na mocy jednostronnej decyzji przez jeden samorząd drugiemu, takich czy innych obciążeń finansowych, bo, tak naprawdę, mówimy o obciążeniach przede wszystkim finansowych, a w drugiej dopiero kolejności o spójności komunikacyjnej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

To jest ważne. Ja specjalnie poprosiłem Biuro Legislacyjne, dopytywałem o to, panie pośle. Nie wystarczyły te wyjaśnienia. Jeszcze raz Biuro Legislacyjne je przedstawi. Jeszcze raz powtarzam, projekt ustawy jest niczym innym jak realizacją pomysłu samorządów i zmiany tego zapisu, który rzeczywiście wprowadzał bałagan, moim zdaniem, w jakimś sensie, a jednocześnie bałagan przestrzenny, możliwy do wprowadzenia, jeżeli droga krajowa raptem stawała się drogą gminną. Nie mówiąc o kosztach ponoszonych przez małe jednostki samorządowe. Ale bardzo prosiłbym wyjaśnić tę bardzo cieniutką linię, czy wkraczamy poprzez zapisy tej ustawy w niezależność pionową, w niezależność konstytucyjną poszczególnych jednostek samorządu? Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, może troszeczkę od innej strony w tym aspekcie. Proszę zwrócić uwagę…

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Słuchajcie państwo, bo to jest, być może, ten moment, który jest decydujący dla podjęcia przez państwo decyzji.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Dużym ciężarem jednak zostałem obarczony, spróbuję podołać. Panie przewodniczący, szanowni państwo, proszę zwrócić uwagę, że jeśli chodzi o kategorię dróg, w tym projekcie ustawy mamy do czynienia niejako z dwiema instytucjami, otóż instytucją pozbawiania i zaliczania do określonej kategorii dróg.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Pani poseł, proszę nie rozmawiać, bo to jest ważny moment. Pani jest zdecydowana, ale panowie posłowie słuchają i… A to jest ważny moment, jak mamy tę ustawę przegłosować za pięć minut.

Legislator Jarosław Lichocki:

W naszej ocenie w kontekście ochrony jednostek samorządu terytorialnego ma znaczenie instytucja zaliczania do określonej kategorii drogi. Zaliczanie zarówno do kategorii drogi wojewódzkiej, jak i powiatowej, jak i gminnej, następuje z mocy ustawy. O tym traktuje odpowiednio ust. 5, ust. 5a, zdanie drugie i 5c, także zdanie drugie.

Natomiast trudno opracować mechanizm w ustawie, mechanizm wskazywania, która droga w systemie dróg, albo wojewódzkich, albo powiatowych, będzie tą drogą, która będzie traciła kategorię drogi wojewódzkiej albo powiatowej i będzie zaliczana do kategorii drogi niższej. Takiego mechanizmu nie jesteśmy w stanie opracować. Dlatego wskazaliśmy podmioty, odpowiednio, sejmik województwa i radę powiatu, które będą decydować o tym, jaki odcinek drogi będzie pozbawiany danej kategorii.

Natomiast zaliczanie do określonej kategorii danego odcinka drogi następuje z mocy ustawy. Proszę zwrócić uwagę, że na każdym szczeblu, począwszy od wojewódzkiej, w ust. 5 i kolejnych. Ta kaskada dotyczy wszystkich niejako w równym stopniu. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Dziękuję. Pan poseł Schreiber i pan przewodniczący Żmijan i kończymy dyskusję. Proszę bardzo.

Poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, wypracowany przez podkomisję projekt ustawy oczywiście stara się zmierzać w tym kierunku, w którym dążyli wnioskodawcy projektów poselskich. Jednakże pozostawia moc wątpliwości, zwłaszcza w zapisach pkt 2 w art. 1. Chciałbym zadać kilka pytań zanim zgłosimy wniosek. Mianowicie, jaka motywacja kierowała podkomisją, aby nie przyjąć wydawałoby się najbardziej prostego rozwiązania, prowadzącego w kierunku oczekiwanym przez gminy, uchylenia tego nieszczęsnego ust. 5 w art. 10? Przecież wówczas pozostawiona byłaby konstrukcja negocjacji, porozumień, to, co mamy do dzisiaj. Przecież dzisiaj też gmina z powiatem, powiat z województwem może w drodze porozumienia przekazywać sobie poszczególne odcinki dróg. Dlaczego odstąpiono od tej procedury, przyjęto inną propozycję, propozycję przekazania drogi krajowej, zaliczenia jej do dróg wojewódzkich? To był projekt jednego z klubów. Przyjęto tę wersję, a następnie, w efekcie przyjęcia tej wersji przyjęto ową zadziwiającą kaskadę, która jest w pkt 2 zapisana.

I kolejne pytanie, które chciałbym państwu zadać. Czy w związku z taką konstrukcją teoretycznie jest możliwa sytuacja, że oto, zgodnie z art. 2, rada gminy, która została obarczona już dzisiaj, na mocy tegoż nieszczęsnego ust. 5 w art. 10, drogą krajową, podejmuje uchwałę, zgodnie z art. 2? Jak rozumiem, ta droga nie staje się ponownie drogą krajową, tylko staje się wojewódzką, stosownie do art. 1. I teraz, po tej decyzji, sejmik województwa w drodze uchwały przekazuje tę drogę powiatowi, powiat – powiedzmy, po iluś tam miesiącach – gminie i może się okazać, że po, załóżmy, pół roku, ten odcinek, którego gmina pozbyła się na mocy art. 2 powróci do gminy; oczywiście, jest to teoretyczna konstrukcja. Mając na uwadze mądrość samorządu, prawdopodobnie to się nie wydarzy, ale pytam, czy tego typu procedury mogą do tego doprowadzić? Od odpowiedzi na te dwa pytania uzależniam złożenie wniosku formalnego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Prosiłbym Biuro Legislacyjne. Przed chwilą też mówiłem, jeszcze raz powtórzę, że gdybyśmy w prosty sposób uchylili art. 5 nie załatwilibyśmy tych spraw. A ich inicjatorami były samorządy, głównie z Wielkopolski i Zachodniopomorskiego, które są już w sytuacji opartej o zapis tego artykułu, wprost przejęcia przez gminy, nie wpisalibyśmy art. 2, który umożliwia im sensowne załatwienie sprawy, jeżeli wprowadzamy ten projekt ustawy. Po prostu niemożliwe byłoby załatwienie tego przez te gminy, jeszcze raz powta-

rzam, gdybyśmy skreślili w prosty sposób, uchylili art. 5. I to jest jasne, że byłoby to nie do załatwienia, żadne negocjacje, uznalibyśmy zasadę działania zapisu wstecz. Dlatego też takie, a nie inne zapisy.

Ale, panie pośle, nim pan mi zada jeszcze pytanie, to ja prosiłbym, żeby precyzyjnie… Do mnie? Proszę bardzo.

Poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Po słowach pana przewodniczącego: rzeczywiście, ten zapis art. 2 wypracowuje dobrą konstrukcję dla samorządów, które walczyły o tę zmianę. Co do tego nie ma wątpliwości. Moja wątpliwość szła w kierunku tej pętli, która – może być – została stworzona wskutek tego projektu. Ale pytanie, czy przesunięcie w art. 2 słów „w brzmieniu dotychczasowym" nie prowadziłoby do sytuacji analogicznej, tyle tyko, że po podjęciu decyzji przez radę gminy ta droga nie stawałaby się wojewódzką, jak chce ten projekt ustawy, tylko stawałaby się ponownie drogą – rzeczywiście – krajową, po podjęciu uchwały przez radę gminy i czy wówczas rzeczywiście są jakieś przeszkody prawne, żeby do takiej sytuacji, po tego typu zmianie, doprowadzić? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Rozumiem, panie pośle. Czy panowie mogliby odpowiedzieć na te wątpliwości pana posła? Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Jarosław Lichocki:

Jeżeli usuniemy wyrazy „w brzmieniu dotychczasowym", ten przepis nie będzie miał żadnego zastosowania, bo takie sytuacje nie miały miejsca przed wejściem w życie tej ustawy. Ta ustawa normuje, w ust. 5 nadanym tą ustawą, sytuację na przyszłość, więc ten przepis będzie celował w próżnię, że tak kolokwialnie ujmę to.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Będzie wbrew podmiotom, które podlegałyby zapisom tego artykułu, tak, panie pośle, mówiąc wprost.

Poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Panie przewodniczący, jak można w taki sposób interpretować tę rzeczywistość, skoro mamy wyraźny zapis? Trzymając się tego zapisu: „który został zaliczony do kategorii drogi gminnej na podstawie art. 10 ust. 5", przecież o takie sytuacje dokładnie chodziło. Chodziło o sytuacje, że na podstawie art. 10 ust. 5 drogi krajowe były zaliczane jako drogi gminne. Przecież z tą sytuacją próbujemy się uporać, to jakże to nie miało miejsca? Rozumiem znakomicie końcówkę tego zapisu, że rzeczywiście tworzy to swego rodzaju pętlę i odsyła do art. 1 tej ustawy powodując, że ta droga staje się drogą wojewódzką. Taka jest intencja tego zapisu, to rozumiem, ale usunięcie tej końcówki, o której wspomniałem, powoduje przecież, że ma to odniesienie do wszystkich tych sytuacji, które miały w przeszłości miejsce, tyle tylko, że po podjęciu uchwały rady gminy te drogi stają się nie wojewódzkimi, tylko krajowymi.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Panie mecenasie, czy jeszcze pan zachce? A może tak, prościej?

Legislator Jarosław Lichocki:

Jeszcze prościej?

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Jeszcze prościej.

Legislator Jarosław Lichocki:

Panie przewodniczący, panie pośle, szanowni państwo, otóż ta końcówka „w brzmieniu dotychczasowym" dotyczy właśnie tych sytuacji, które miały miejsce przed wejściem w życie ustawy, tych procesów. Ona odnosi się do brzmienia ust. 5 sprzed wejścia w życie ustawy, czyli obdarowywania gmin drogą krajową. Jeżeli usuniemy wyrazy „w brzmieniu dotychczasowym", to będziemy odnosili się do ust. 5 z projektu. A pan proponuje raczej, żeby modyfikować ust. 2, jak sadzę, i inną decyzję kierunkową i merytoryczną, tak?

My możemy pomóc w opracowaniu przepisu, który będzie konsumował taką decyzję, natomiast wydaje się, że cel, który pan poseł chce osiągnąć, umożliwi modyfikację ust. 2, czyli inny sposób pozbawiania, zaliczania kategorii tych dróg, które dzisiaj są drogami gminnymi, a były kiedyś drogami krajowymi. Natomiast to jest decyzja Wysokiej Komisji i jeżeli taki kierunek rozmawiania zostanie przyjęty, to oczywiście nie ma przeszkód, żebyśmy pomogli w opracowaniu takiego rozwiązania, tak jak to czyniliśmy do tej pory.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Ostatnie głosy, pan poseł Dolata i pan poseł Wojtkiewicz, proszę.

Poseł Zbigniew Dolata (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Rozumiem te zastrzeżenia, które zgłosił pan poseł Schreiber i uważam, że mogłoby tym wątpliwościom zapobiec dodanie… Może ja przeczytam ten fragment ust. 2: „5a. Sejmik województwa może, w drodze uchwały, pozbawić kategorii drogi wojewódzkiej odcinek drogi wojewódzkiej" i tu proponowałbym, żeby dopisać „inny odcinek drogi wojewódzkiej". Dlaczego? Dlatego, żeby nie było, że to jest ten sam odcinek drogi, który w myśl art. 2 rada gminy przekazała województwu i teraz województwo…

Pan poseł Schreiber tego obawiał się, że tę drogę, którą gmina otrzymała, a była kiedyś krajówką, otrzymuje województwo, a województwo przekazuje powiatowi, a powiat ten sam odcinek przekazuje gminie, po kilku czy kilkunastu miesiącach. Ten sam stan prawny. Gdyby dopisać to określenie „inny odcinek" to wtedy nie byłoby możliwości przekazywania tych samych odcinków i cały ten zaklęty krąg by się w ten sposób rozwiązał. Chciałem zapytać przedstawicieli Biura Legislacyjnego, czy taki zapis byłby możliwy i czy mają coś przeciwko takiemu zapisowi? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Dziękuję, panie pośle. Przerabialiśmy już ten zapis, bardzo intensywnie. Podkomisja, w związku z tym, że była tak mocno apolityczna, te wszystkie aspekty brała pod uwagę, łącznie z tym zapisem i okazało się, że nie, ten zapis jest gorszy, niż ten obecny, a za chwilę wyjaśni to pan dyrektor, a także skorzystam z uprzejmości Biura Legislacyjnego.

I ostatni głos, proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Kawałek drogi krajowej został przekazany do województwa. Podam taki przykład z mojego województwa. W tym przypadku przejmie to sejmik, czyli będzie droga wojewódzka. Ten kawałek, który ma przejąć województwo jest zupełnie oderwany od drogi wojewódzkiej. Muszą przyjeżdżać w to miejsce i utrzymywać cały kawałek drogi. Co robi sejmik? Zbiera radę i mówi: „My z tego kawałka drogi nie korzystamy, to nie jest w ciągu naszej drogi, niech to przejmie powiat". Powiat przejmuje to i mówi „Też nie mamy połączenia z tą drogą, ona jest zupełnie oderwana. Kto teraz jeździ tą drogą? No, gmina jeździ. Oni jeżdżą po tej drodze". W związku z tym przechodzi do tego użytkownika, do gminy. Czy ten makiawelizm funkcjonuje tutaj, czy nie? Jak to wygląda? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Myślę, że pan poseł odpowiedział swojemu przedmówcy, że dodanie wyrazu „innego" i określonych modyfikacji, które będą konsekwencją dodania tego wyrazu, uniemożliwią właśnie taki tryb procedowania. Czyli obwodnica i droga krajowa przez miasto i nie ma możliwości przekazania gminie tej drogi krajowej. Zresztą o podobnym przypadku mówił pan minister. Dodanie takich wyrazów uniemożliwi taką interpretację przepisów, która będzie umożliwiała sytuację, o której mówił pan poseł Wojtkiewicz. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Pan dyrektor, proszę.

Dyrektor departamentu MTBiGM Jarosław Waszkiewicz:

Muszę wyjaśnić. Chyba jest pewne niezrozumienie. Na świecie występuje dużo przypadków zastępowania dróg, budowania nowej drogi ekspresowej, budowania autostrady, drogi ekspresowe, dłuższe, krótsze odcinki i w końcu obwodnice. Każdy przypadek musi być indywidualnie traktowany. Będzie to robił marszałek, będzie gospodarował właśnie w tym zakresie, podejmując właściwe decyzje.

W przypadku obwodnicy na ogół jest tak, że gdy jest budowana nowa droga krajowa, dotychczasowa, zastępowana droga krajowa biegnie ulicami miast. Inne wszystkie ulice w tym mieście są drogami gminnymi. Tylko ta jedna była drogą krajową. Najbardziej logiczne jest, żeby ta droga przeszła cały ten łańcuszek przekazywania i zeszła na sam dół, do gminy, więc nie można uniemożliwić tego działania.

Propozycja, o której mówił pan poseł wcześniej, spowodowałaby, że nie mógłby trafić do gminy taki odcinek drogi. Ma to znaczenie w przypadku obwodnicy, ma to funkcjonować w przypadku obwodnicy. Nie powinno funkcjonować w przypadku dróg ekspresowych. Tutaj już marszałek będzie musiał rozpatrzyć, czy droga krajowa, która utraciła swoje funkcje drogi krajowej, spełnia funkcje drogi wojewódzkiej i czy nie powinna pozostać w zasobie województwa.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Dziękuję. Ostatni głos, jeszcze pan przewodniczący Żmijan. A, poseł Schreiber? To zaraz.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, postaram się krótko. Otóż, rozumiejąc zastrzeżenia, wątpliwości, które tutaj są przez państwa posłów wyrażane, zauważam, że pojawiają się w tej debacie stwierdzenia, które jeszcze bardziej zaciemniają obraz, w szczególności wypowiedź pana posła Szmita, który stwierdził, że według zaproponowanych regulacji prawnych nie uruchomi się proces przekazywania. Otóż, uruchomi się, dlatego że dzisiaj ust. 5 w art. 10 po prostu mówi o tym, że odcinek drogi zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i następnie jest zaliczony do drogi gminnej. My proponujemy zaliczenie do kategorii drogi wojewódzkiej. To jest ten mechanizm, który uruchamia ten proces. To, po pierwsze.

Po drugie, chciałbym, żeby państwo, mimo wszystko, zaufali samorządowcom, bo to naprawdę w ich interesie. Przecież państwo wiecie, to nie jest tylko kwestia finansowania, utrzymania tej drogi. Jeszcze jedną rzecz chciałbym powiedzieć, że zarządca drogi krajowej ma obowiązek przed jej przekazaniem odnowienia jej. Odnawia jej nawierzchnię, przekazuje w dobrym stanie. Od tego trzeba zacząć.

Po drugie, nie tylko chodzi o koszty utrzymania, a także o racjonalne działanie, bo przecież wiecie o tym, że chociażby zimowe utrzymanie, odpowiedzialny za drogę wjeżdża do miasta z pługami, posypywaniem, zatrzymuje mechanizmy itd. Naprawdę, tu chodzi o porządkowanie spraw i samorządowcy sobie z tym poradzą. Po prostu zaufajmy im, przecież to na ich wniosek pojawiły się te projekty. Nie próbujmy teraz tego zniweczyć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie pośle, zamykamy dyskusję, pan poseł Schreiber był ostatni. Ja chcę doprowadzić do tego, byśmy uchwalili w konsensusie.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, ja bardzo krótko.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

To ostatni pan poseł.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Dokładnie. Panie przewodniczący, ja chciałem tylko panu przewodniczącemu Żmijanowi powiedzieć tyle, że mówiłem o czymś innym. I to wszystko, co chciałem powiedzieć.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Pan poseł Schreiber, proszę.

Poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Panie przewodniczący, po wyjaśnieniach Biura Legislacyjnego, zgodnie z którymi art. 2 prowadzi prawdopodobnie do tej pętli, o której mówiłem, aczkolwiek stawia pewien znak zapytania, ponieważ według Biura Legislacyjnego odnosi się ta końcówka art. 2 do brzmienia dotychczasowego, czyli doprowadza to do sytuacji, w której rada gminy po podjęciu uchwały pozbawia kategorii drogi gminnej ten odcinek, który wcześniej został jej narzucony jako droga krajowa i ta droga staje się ponownie droga krajową.

Głosy z sali:

Wojewódzką.

Poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

No właśnie, tak ja to rozumiem, a prawnicy tłumaczyli mi, że mamy brzmienie dotychczasowe, czyli mamy drogę krajową. Moim zdaniem to do tego samego prowadzi, bo nadal to przechodzi i staje się wojewódzka. Aczkolwiek, taki zapis pozwala rozumieć, iż gdybyśmy zmodyfikowali ust. 5 w art. 10, możemy pozostawić, zgodnie z opinią Biura Legislacyjnego, art. 2. Ten art. 2, który nam zapewnia regulację spraw dotychczas zaistniałych, czyli projekt ustawy, w którym byśmy w art. 1 dokonali uchylenia ust. 5 i pozostawili art. 2, ten, który proponuje podkomisja, który powoduje sytuację, w której zaspokojone zostają wszelkie oczekiwania tych gmin, które do tej pory zostały poszkodowane przekazaniem im dróg krajowych. Nie zgadzam się z wizją „Gdaki", która będzie miała z tego tytułu problem, ale panie ministrze, pozostaje panu narzędzie negocjacji, które mamy opisane w ustawie i może pan z tego narzędzia negocjacji korzystać, przekazując te odcinki odpowiednio marszałkom województw, starostom czy burmistrzom lub prezydentom miast.

Dlatego też zgłaszam poprawkę do proponowanego przez podkomisję projektu ustawy, w której art. 1 brzmiałby: „W ustawie z dnia21 marca 1985 r. w art. 10 uchyla się ust. 5". Artykuł 2 pozostałby w postaci niezmienionej i mógłby on rzeczywiście w takiej postaci pozostać. Z punktu widzenia legislacyjnego nie ma problemu. Problem jest oczywiście w sensie merytorycznym, większy problem będzie miał minister, ale formalnie możemy tego typu poprawkę przegłosować.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Czy mogę prosić o opinię Biuro Legislacyjne? Będziemy za chwilę głosować tę propozycję.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, szanowny panie pośle, otóż, taka poprawka nie zawiera konsekwencji w postacie odniesienia się do ust. 2 w art. 2, który to ust. 2 w art. 2 projektu ustawy opisuje, co dzieje się z tym odcinkiem drogi, jaka została pozbawiona dotychczasowej kategorii w drodze uchwały rady gminy. Ten ustęp odwołuje się do obecnego brzmienia art. 1 i stosuje tę kaskadową procedurę.

Jeśli pan poseł zgłosi poprawkę, która tę procedurę skasuje i uchyli art. 5, to powstaje pytanie, jaką kategorię będzie miała ta droga, którą rada gminy pozbawiła dotychczasowej kategorii drogi gminnej? Przypomnę, że ust. 5 dzisiaj nie dotyczy wyłącznie dróg krajowych, ale także wszystkich nowo wybudowanych odcinków. Trzeba wówczas w takiej poprawce to zawrzeć w ust. 2. Wydaje się, że do opracowania – drugie czytanie. Ze względów formalnych taka poprawka nie zawiera konsekwencji legislacyjnych. W naszej ocenie jest ona niedopuszczalna, bo przy uchwaleniu projektu ustawy z tą poprawką, ust. 2 w art. 2 będzie odnosił się do przepisów, których nie ma.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Panie pośle, moja propozycja byłaby taka. Każdy z nas pracuje z dobrą intencją. Jeżeli pan wypracowałby do drugiego czytania, zróbmy prezent samorządom, a w drugim czytaniu prosiłbym o zgłoszenie, będziemy rozmawiać, pochylać się nad lepszym rozwiązaniem.

Poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Tak właśnie, panie przewodniczący, chciałem zaproponować.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Bardzo dziękuję. W takim razie przystępujemy, chyba już w szybkim tempie, do procedowania.

Czy do art. 1, zmiany pierwszej, są jeszcze jakieś uwagi? Nie ma, nie widzę, uznaję, że przyjęliśmy zmianę pierwszą.

Czy do zmiany drugiej są jakieś uwagi? Nie ma, nie widzę, uznaję, że przyjęliśmy zmianę drugą.

Czy do art. 2 są jakieś propozycje zmian, uwagi? Nie ma, nie widzę, uznaję, że przyjęliśmy art. 2.

Czy do art. 3 są jakieś propozycje zmian, uwagi? Pani poseł, tak? Proszę bardzo.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Czy nie uważacie państwo, że to *vacatio legis* jest za krótkie, jak na takie rewolucyjne zmiany?

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Nie wiem, czy rewolucyjne, raczej sensowne i rozsądne, ale Biuro Legislacyjne proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

To jest minimalny termin wymagany ustawą o ogłaszaniu aktów normatywnych. Spełnia wymogi konstytucyjne.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Czy pani poseł zgłasza poprawkę?

Poseł Anna Paluch (PiS):

Nie, nie zgłaszam.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Dziękuję. Jeżeli nie ma uwag, to przyjęliśmy art. 3.

Teraz całość, czy są jakieś uwagi do całości sprawozdania? Nie ma, nie słyszę, jeżeli nie ma głosów sprzeciwu to uznam, że przyjęliśmy całe sprawozdanie.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Poproszę o głosowanie nad całością.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Przystępujemy do głosowania. Kto, w takim razie, jest za przyjęciem całości sprawozdania? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Proszę o podanie wyniku.

Sekretarz Komisji Dariusz Myrcha:

Za 24, przeciw 0, 13 wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Przyjęliśmy, w takim razie, całość sprawozdania. Poseł sprawozdawca, pan poseł Marek Łapiński. Czy są inne propozycje? Nie ma, nie słyszę. Uznaję, że kandydatura jest przyjęta. MSZ do końca miesiąca. Dziękuję.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, myślę, że stanowisko posłów Prawa i Sprawiedliwości jest zrozumiałe. Jak pan przewodniczący zaproponował posłowi Schreiberowi, składamy stosowną poprawkę.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Będziemy się pochylali. Dziękuję. Zamykam posiedzenie wspólnie obradujących Komisji.